المؤانى الخليجية وأثرها في تطور العلاقات الخليجية – الافريقية

Gulf ports and their impact on the development of Gulf-African relations

أ.د. رياض كاظم سلمان الجميلي - جامعةكربلاء–كلية التربية للعلوم الإنسانية - جمهورية العراق

ryad.alsalman@dr.com

ملخص :

خلصت الدراسة الى العديد من النتائج التي توضح فيها الدور الاقتصادي الذي تلعبه المؤاني الخليجية في رسم العلاقات الاقتصادية مع دول القارة الافريقية وكان أبرزها المؤاني الإماراتية والسعودية والعمانية التي تمارس دوراً اقتصادياً كبيراً من خلال طبيعة التبادلات التجارية التي يؤديها ، فالتوزيع الجغرافي للمؤاني الخليجية الذي شهد تشتتاً واضح على مختلف طرق التجارة الدولية التي تربط الشرق بالغرب ساهم هو الاخر في ربط منطقة الخليج العربي بأفريقيا اقتصادياً وسياسياً وتاريخياً ، فاستمرارية تدفق البترول العربي عبر هذه المؤاني الى كافة دول العالم منحها أهمية كبيرة في المعادلة الاقتصادية للمنطقة.

كلماتمفتاحية:المؤاني *الخليجية، دول الخليج العربي، القارة الافريقية، الملاحة البحرية.*

Abstract:
The study concluded with several results showing the economic role played by the Gulf states in drawing up the economic relations with the countries of the African continent, the most prominent of which are the UAE, Saudi and Omani donors, which play a large economic role through the nature of trade exchanges. The various forms of international trade linking the East and the West also contributed to linking the Gulf region with Africa economically, politically and historically. The continuity of Arab oil flows through these ports to all countries of the world gave them uh A large amount in the economic equation of the region.

Keywords:***Gulf states, African continent, maritime navigation***

المقدمة:

ثمة العديد من الصلات والعلائق الجغرافية والحوادث التاريخية التي تحكم طبيعة علاقات منطقة الخليج العربي بوصفها منطقة حيوية عالمياً تغذي الاقتصاد العالمي بالديمومة والحياة طيلة تاريخها الحافل بالقدم ، وتحديداً بعد ظهور واستكشاف البترول العربي وحتى الوقت الحاضر على الاقل الذي اصبحت فيه منطقة الخليج العربي من ابرز العقد الاقتصادية في العالم واثراها نمواً ، مع القارة الافريقية السمراء التي تمثل هي الاخرى مكمن الموارد والثروات الطبيعية البكر والتي لم تستثمر بعد ، فضلا عن اواصر الترابط الحضاري والثقافي والانساني الذي يجمع المنطقتين في روابط وصلات متنوعة كصلات اللغة والدين والتاريخ والحضارة الانسانية والسياسة ذات الجذور التاريخية المشتركة ، جملة هذه الدوافع والعلاقات بين الخليج العربي والقارة الافريقية يمكن ان ينظر لها على انها علائق متينة وذات مصالح متبادلة لعبت في تشكيلها الكثير من العوامل وتأتي في مقدمتها العلاقات الاقتصادية والتي تلعب المؤانى الخليجية اثراً بالغاً فيها لا سيما في ميدان الملاحة البحرية وحركة النقل البحري على وجه الخصوص الذي يمثل شريان الحياة لحركة التجارة العالمية خصوصاً في حالة دول مجلس التعاون الخليجي التي تقع جميعها مطلة و بدون استثناء على المسطحات المائية التالية (الخليج العربي ، بحر العرب ، البحر الاحمر) من جانب وعدم امتلاك دول الخليج العربي طرق برية دولية سريعة او خطوط سكك حديد تربطها ببقية دول العالم لذا تم التركيز على تطوير النقل البحري كوسيلة اساسية للتواصل مع العالم من جانب اخر ، فقد تعاظم ادوار هذه المسطحات المائية اقتصادياً بعد استكشاف البترول في عموم المنطقة والتي يمر عبرها قرابة (60%) من امدادات النفط العالمي

يومياً الى جميع دول العالم ومنها دول القارة الافريقية , ومن هنا جاءت هذه الدراسة لتسلط المزيد من الضوء على المؤانى الخليجية ودورها في ارساء وتدعيم اسس العلاقات الخليجية – الافريقية في مختلف المجالات التنموية للجانبين .

مشكلة الدراسة ومسوغاتها:

لما كانت العلاقات السياسية والاقتصادية هي البوابة الأبرز التي تحكم عالمنا اليوم بكل ابعاده وصورة ، شكلت البوابة الاقتصادية في هذا النمط من العلاقات الدولية الدور الأبرز من خلال المؤاني التجارية بوصفها مؤسسات اقتصادية تؤدي وظائف وخدمات متعددة ربطت منطقة الخليج العربي بالعالم اجمع بل لا نبالغ عندما نقول كانت ولا تزال هي النافذة الاقتصادية الأبرز في اقتصاديات المنطقة والعالم بمختلف قاراته ودولة منها القارة الافريقية التي كان لها الحظ الاوفر في منظومة هذه العلاقات الاقتصادية مع منطقة الخليج العربي لاعتبارات عديدة منها تاريخية وأخرى جغرافية وثقافية واثنية وغيرها ، لذا جاءت هذه الدراسة لتبرز الدور الاقتصادي الذي تقوم به المؤاني الخليجية في رسم افق العلاقات الخليجية مع دول القارة الافريقية وطبيعة حجم التبادل الاقتصادي بين الجانبين عبر هذه النوافذ الحيوية .

أهداف الدراسة:

تسعى الدراسة الى تحقيق الأهداف التالية:

1. التعرف على التوزيع الجغرافي للمؤاني الخليجية ودورها الاقتصادي الحيوي.
2. التعرف على طبيعة العلاقات الخليجية بدول القارة الافريقية.
3. رسم صورة مستقبلية لدور المؤاني الخليجية في ترصين العلاقات العربية –الافريقية.

المنهجية المستخدمة:

اعتمدت الدراسة في الوقوف على الدور الاقتصادي الذي تلعبه المؤاني الخليجية في تطور علاقاتها مع دول القارة الافريقية على المنهج الوظيفي والمنهج التحليلي للمتغيرات (الجغرافية والتاريخية) التي تحكم طبيعة العلاقات المتأصلة بين دول الخليج والقارة الافريقية بواسطة المؤاني الخليجية وقراءة دورها الفعال الذي تلعبه في هذا الجانب مستندة الى ما متاح من بيانات رقمية لتحليل حجم العلاقات الاقتصادية بين الجانبين عبر مؤاني الخليج العربي.

اولا:العلاقات الاقتصادية الخليجية – الافريقية (رؤيةتاريخية)

تعود العلاقات العربية – الافريقية الى حقب تاريخية بعيدة قد تصل الى الفي عام مضت وقد لعبت عوامل التاريخ والجغرافيا دوراً كبيراً في ترسيخ اسس هذه العلاقات والصلات الحضارية بين القارتين ، لذا اتت الجغرافيا اكلها في تهيئة الارضية الملائمة لذلك التواصل الحضاري والاقتصادي عبر المنافذ البحرية المتمثلة بالبحر الاحمر والخليج العربي وكذلك الحال بالمعابر البرية المتمثلة بالصحراء الكبرى جنوب القارة الافريقية والتي لعبت هي الاخرىدوراً في تحقيق الترابط الاقتصادي ونقل السلع والبضائع عن طريق السفن الشراعية عبر الساحل الشرقي الافريقي *(عبد العزيز صرعاوي ، 1989، ص77)* وقد اخذت اشكال هذه العلاقات تتبلور جيداً بعد ظهور الاسلام في الجزيرة العربية ونشرت تعاليمه وقيمة السامية التي تنادي بتحقيق مفهوم الانسانية بكل جوانبهاومعانيهامما دفع الاسلام العلاقات بين العرب وافريقيا اشواطاً اكبر وافاق اوسع ، فألى جانب الهجرات البشرية المتبادلة بين الجانبين اتجه العرب المسلمون نحو افريقيا في فتوحاتهم الاسلامية التي وجدوا فيها الارضية الفكرية المناسبة لتقبل الاسلام ومن هناك توغلت المؤثرات العربية الاسلامية الى مناطق البحيرات الاستوائية في اوغندا ، كينيا ، رواندا، تنزانيا ، الكونغو وبرغواي وغالبية مناطق وجهات القارة *(محمد قداد ، 2009، ص5)* والتي عززت فيما بعد اواصر العلاقات الاقتصادية واسهمت في تأسيس العديد من المدن في الساحل الشرقي لأفريقيا تقوم على التبادل التجاري والنمو الاقتصادي المتبادل ، ويعتقد البعض بان اهل الساحل او ما يصطلح عليهم تسمية (السواحليين) هم خليط من السكان العرب ولأفارقه ومصاهرتهم بعد استقرار الكثير من القبائل العربية في افريقيا وتحديداً في المنطقة الممتدة من راس جردفون شمالاً وحتى خليج دلجادو جنوباً أي المنطقة التي تضم اليوم الصومال وحتى موزمبيق والتي اطلق عليها العرب تسمية ساحل الزنج او زنجبار والتي ضمت مراكز تجارية كان للعرب دورا بارزاً في تأسيسها *(بنيان سعود ، 2012،ص12)* اخذت هذه العلاقات في اوجها حتى مطلع القرن التاسع عشر الذي تخفى تحت عباءته الاستعمار الاوربي للقارة الافريقية ومنها تسلل الى منطقتنا العربية بعناوين واشكال مختلفة بغية استنزاف مواردها الطبيعية وتقسيم جغرافيتها العربية حتى بدأت ملامح الكفاح الوطني بالظهور خلال النصف الثاني من القرن الماضي لاستعادة الارض وطرد الغازي من قبل العرب والإفاقة على حدا سواء ضمن مصير تاريخي موحد حكم عليهم السير في هذا الاتجاهلتقرير مصيرها نحو الحركة الاستقلالية *(عبد السلام الفاتح ، 1989، ص26)* وقد لعب عامل الاندماج الثقافي والديموغرافي اثراً واضحاً في ديموغرافية القارة الافريقية فاغلب سكان شمال القارة الافريقية هم من القومية العربية ذات الديانة الاسلامية والذين يشكلون قرابة (60%) من سكان القارة والمتمثلة بالدول العربية مصر ، ليبيا ، تونس ، الجزائر ، المغرب ، السودان ، الصومال ، موريتانيا ، جيبوتي وقد اعطى هذا الترابط الجغرافي الفريد بين القارتين مضموناً مكانياً متميزاً من حيث التنوع والديمومة ، ويذكر احد المستشرقين هذه العلقة الحضارية التي لعبها اليمن (بلاد البخور) سابقاً والتي مثلت الوصلة الحضارية الابرز مع القرن

الافريقي بشكل خاص فقد ساعد الجوار الجغرافي بين اليمن والساحل الشرقي الافريقي في نقل الكثير من العادات وعوامل تطور المجتمع في كلا الجانبين *(ابا سيلدا افيدسون ، ص25)* كما لعب رواج تجارة اللؤلؤ في دول الخليج العربي دوراً مهماً بوصفه نقطة جذب كبيرة للعمالة الافريقية ابان القرن الثامن عشر فقد بلغت عمالة الافارقة في الامارات العربية ما نسبته (28%) و(25%) في مسقط و(22%) في قطر وكان ذاك قبيل اكتشاف النفط العربي&Nyarko)(Melitsko,2010,p13وهنا لابد من التركيز على العلاقات الاقتصادية التي تربط دول مجلس التعاون الخليجي بالقارة الافريقية والتي لعبت المؤانى الخليجية دوراً مهمافيها وتحديداً بعد رواج سوق البترول العربي وتعدد محاور تسويقه من ناحية وتوجه العديد من الدول الخليجية للاستثمار والتنمية في القارة الافريقية من ناحية اخرى ، وتحديداً بعد تأسيس منظمة البلدان العربية المصدرة للنفط في عام 1974م والتي خصصت صندوقاً خاصاً لدعم المشاريع التنموية الافريقية *(مدثرطيب ، 1990، ص20)* والتي تلتها العديد من الخطوات على الصعيد المالي والمؤسساتي التي بادرت اليها دول الخليج العربي كان ابرزها خطوة الصندوق الكويتي سنة 1961م والذي بموجبه تعهدت دولة الكويت بدفع (6) مليون دولار في اطار المساعدات المالية لبعض الدول الافريقية تلاه استحداث صندوق ابو ظبي للأنماء الاقتصادي العربي سنة 1971م ، ثم تأسيس المصرف العربي للتنمية الاقتصادية في افريقيا سنة 1973م الذي يقوم بدعم المشاريع التنموية وتمويلها في عموم القارة الافريقية العديد من الخطوات التنفيذية المتخذة من قبل دول الخليج اتجاه دعم وتنمية واقع القارة الافريقية وتحقيق اطر التنمية بأبعادها المختلفة *(عبد الله الفكي ، 2004، ص44)* لذا فان تتبع اسس هذه العلاقة والوقوف على بداياتها مهمة ليست بالسهلة قبال تشعبها على مستويات عدة شعبي ورسمي واقليمي والتي اخذت اشكالها وصورها في الوقت الحاضر تتنوع بتنوع المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تحكم الجانبين .

ثانيا: تطور حركة الملاحة الخليجية (رؤية جغرافية)

ان التتبع في صفحات التاريخ القديم والحديث للمنطقة العربية وبالخصوص الواقع البحري لدول الخليج العربي والذين ورثوا عرب الجزيرة يلمس اجمالاً كل الدلائل والاشارات التي توحي بتفوق العرب في فن وعلم الملاحة البحرية وقد تصل معرفتهم بهذه الفنون الى حقب تاريخية سحيقة كما تؤكد ذلك بعض النصوص الاكدية والبابلية والاشورية التي تشير الى هذا المضمون بسعة ، وجاء ذكر العديد من المناطق العربية قديماً كا (ديلمون) البحرين حالياً و(مجان) سلطنة عمان حالياً بوصفها اكثر المراكز التجارية البحرية في المنطقة ، وقد اشار سترابو الى مسقط ومؤانئها وذكر بان سفن العمانيون هي من اوائل السفن التي طافت حول القارة الافريقية في القرن السابع قبل الميلاد *(مصطفى النجار ، 1983، ص158)* ويعد الكثير من المؤرخين ان عرب الجنوب من حضارمه وحميريين وعمانيين من اوائل العرب الذين طوروا تجارتهم البحرية خارج حدود الجزيرة العربية كالهند والساحل الشرقي لأفريقيا وجزر الملايو وإندونيسيا وكانت تربطهم مع هذه المناطق صلات تجارية قوية تصل الى حد التمثيل

التجاري بينهما *(انورعبد العليم ،1990، ص18)* ان الحديث عن علاقة الدول الخليجية بقارات العالم عبر البحار حديث فيه تفاصيل لا يسعها المجال في هذا البحث كون الموضوع طويل ومتشعب وذو تاريخ موغل في القدم ، لذا ما يحدونا هنا التعرف عن العلاقات الخليجية الافريقية التي نشأت عبر المؤانى البحرية وطرق التجارة بين الجانبين وهو ايظا من الموضوعات الواسعة الافق تاريخياً وحضارياً ولكن يمكن هنا اخذ بعض الشواهد التي تحقق هدف الدراسةومبتغاها، فشكل الطريق الملاحي المعروف بين مؤانى الجزيرة العربية والسواحل الافريقية من ابرز الطرق في جغرافية التجارة العربية – الافريقية وتحديداً طرق البحارة العمانيون واليمنيون والذي كان يعرف بطريق الذهب والعنبر ويشمل كل من زنجبار والسواكن وجزر القمر والذي نتج عنه استقرار بعض القبائل العربية في الساحل الافريقي الشرقي واهمها في سفالة وموزمبيق منذ القرن الرابع الهجري واستمر حتى الاحتلال الاوربي للقارة السمراء ، ولعبت الكثير من المؤانى العربية دوراً رئيسياً في تدشين هذه العلاقة وتقوية اسسها امثال مؤانى البحرين على الخليج العربي وصحار وعدن على بحر العرب وميناء ايله و قلزم والطور والقصير وعيذاب وجدة والجار والشعيبة وغلافقة على البحر الاحمر *(انورعبد العليم ،1990 ص69- 70)* غير ان هناك بعض المؤانى التجارية برزت في منطقة الخليج العربي وبشكل فاعل خلال فترة القرن الثامن عشر ومن اهم هذه المؤانى هي :

مؤني البحرين:

نظراً لموقع البحرين المميز على الساحل الشرقي للخليج العربي، فقد كان لمؤانئها الاثر الابرز في حركة تجارة الخليج وربطه ببقية دول المنطقة والعالم وأبرز هذه المؤانى ميناء العقير والقطيف والخبر والبرع والتي شهدت نشاطاً تجارياً كبيراً، فقد بلغت القيمة الاجمالية السنوية لواردات هذه المؤانى عام 1790م حوالي نصف مليون ربية، فقد اشتهرت مؤانى البحرين بتجارة اللؤلؤ والتمر والسمن العربي والاقمشة الى مختلف دول العالم حتى سجلت مؤانالبحرين اعلى نشاطاً تجارياً نهاية القرن الثامن عشر *(ميخمينفيكتور، 2009 ص105)* وكان للقارة الافريقية نصيباً كبيراً منها.

مؤانى راس الخيمة:

يقع هذا الميناء على الساحل العربي من الخليج وتسمى قديماً (جلفار) وهي تتبع لأمارة الشارقة تقع على ساحل عمان على بعد 48 ميلاً شمال شرق مدينة الشارقة ويمثل هذا الميناء مرسى ممتاز للقوارب المحلية *(لوريمر ، 1935، ص1249)* ويعد من اشهر مؤانى الخليج في تجارة اللؤلؤ والمجوهرات والاحجار الكريمة ، وكان لقواسم راس الخيمة الدور الابرز في السيطرة على ادارته وارداته الزراعية وصيد اللؤلؤ وكان يدر عليهم ارباح طائلة لامتلاكهم عشرات السفن التجارية وقد ارتبط هذا الميناء بتجارة العراق والهند والساحل الافريقي *(ميخمينفيكتور، 2009 ص108)*

.

مؤانى مسقط:

تقع مسقط على خليج يحمل اسمها بشكله راس مسقط في الشرق ، بلغ عدد سكان مسقط 12 الف نسمة ، يعمل اغلبهم في تجارة البحر والزراعة وتجارة اللؤلؤ ، وتعد مسقط ميناءاً تجارياً هاماً جداً يمتلك حوالي 200 سفينة تجارية وكان يمثل هذا الميناء مستودعاً تجارياً بحرياً في المنطقة ويمارس تجارة الترانزيت مع بلاد فارس والهند وافريقيا كما شكل محطة بحرية للسفن الاوربية والهندية طيلة القرن الثامن عشر ، ويعد هذا الميناء مرسأ تجارياً للعديد من السفن الاوربية والروسية *(لوريمر ، ص1489)* ، فقد قدر تجارة مسقط (بمليون) جنية استرليني فضلا عن الرسوم الجمركية التي كانت تفرضها على السفن والرحلات التجارية في مياه الخليج ذهاباً واياباً *(ميخمينفيكتور، 2009،ص111)* . لعبت هذه المؤانالخليجية مهمة كبيرة في ربط منطقة الخليج العربي بالعالم باسره بوصفها محطات استراتيجية صنفت الاهم في عموم الشرق الاوسط وهي همزة الوصل الحضاري والاقتصادي والسكاني بقارات العالم القديم والجديد على حدا سواء لاسيما القارة الافريقية ودول ساحلها المطله على الجزيرة العربية فعبرها جرت اغلب التعاملات البحرية وهي اس التواصل بين العرب والافارقة ، ولأجل ذلك كانت ولا تزال مؤانالخليج العربي محط انظار القوى الدولية العظمى ونقطة التقاء الصراعات الدولية حاضراً ومستقبلاً .

ثالثا: التوزيع الجغرافي للمؤانى الخليجية وأثره في الواقع الاقتصادي الاقليمي

- مفهوم الميناء وانواعه:

يعرف الميناء portبانه البوابة الاقتصادية للدولة والنافذة التي تطل عليها ضمن محيطها الجغرافي والاقليمي ، وقد لا يقتصر هذا المفهوم على الميناء البحري فحسب ، بل يشمل المؤانى الجوية وحتى البرية وعاده ما يكون الميناء مخصص لإرساء السفن التجارية وتلبيه جميع متطلباتها من لوازم التحميل والتفريغ والتزود بالوقود والغذاء وبقية التسهيلات البحرية الاخرى ويمارس هذه الوظائف بكفاءة عالية *(حياة رصاع ، 2013، ص37)* ، و يرى البعض اضفاء الصفة الادارية على المفهوم كونه يدار بسلطات ادارية لخدمة العمليات التجارية البحرية بانتظام*(J. Gros,1969, p 2)*وقد لا تقتصر وظيفة المؤانى على اعمال تحميل وتفريغ السلع والبضائع فحسب ، بل باتت المؤانى ترسم اسس العلاقات بين الحضارات والشعوب والدول كونها المحرك الاهم في تواصلها اقتصادياً وحضارياً بل تمتلك بعض المؤانى التجارية بعداً سياسياً على الأصعدة الدولية والصراعات الاقليمية ، وتنقسم المؤانى الى عده انواع اهمها :

<u>مؤانىتجارية</u>: وهي من اهم انواع المؤانى التي تقوم على اساس التجارة الحرة وتبادل السلع والبضائع بين الدول وتقدم كافة التسهيلات البحرية للسفن والبواخر التجارية كما تلعب دوراً في تقديم التسهيلات (الترانزيت) في خطوط التجارة البحرية الدولية.

مؤانيعسكرية: ويتم من خلالها تجهيز كافة العمليات العسكرية بالمعدات والاسلحة والذخائر للقوات البحرية.

مؤانيصناعية: قد لا يقتصر عمل الميناء على استقبال السفن والحمولات البحرية وعمليات التبادل التجاري فحسب ، وانما يمكن ان يمارس دوراً صناعياً في مناطق ظهيره فقد تحولت العديد من المؤانى العالمية مناطق ومدن صناعية كبيرة ساهمت مواقعها الجغرافية في تطوير مدنها الى بيئات صناعية رائدة جعلت من مؤانها متخصصة في عمليات تصنيع السلع والبضائع فضلا عن تسويقها عن طريق السوق الحرة المرتبطة بها وظيفياً .

مؤانيالجوء:وهي المؤانى والاماكن المخصصة لاستقبال السفن في حالات الطؤارى والعواصف البحرية. وقد تمارس بعض المؤانىأكثر من وظيفة في ان واحد بحسب موقعها ونوعية الخدمات البحرية التي توفرها.

- التصنيف الوظيفي للمؤاني الخليجية:

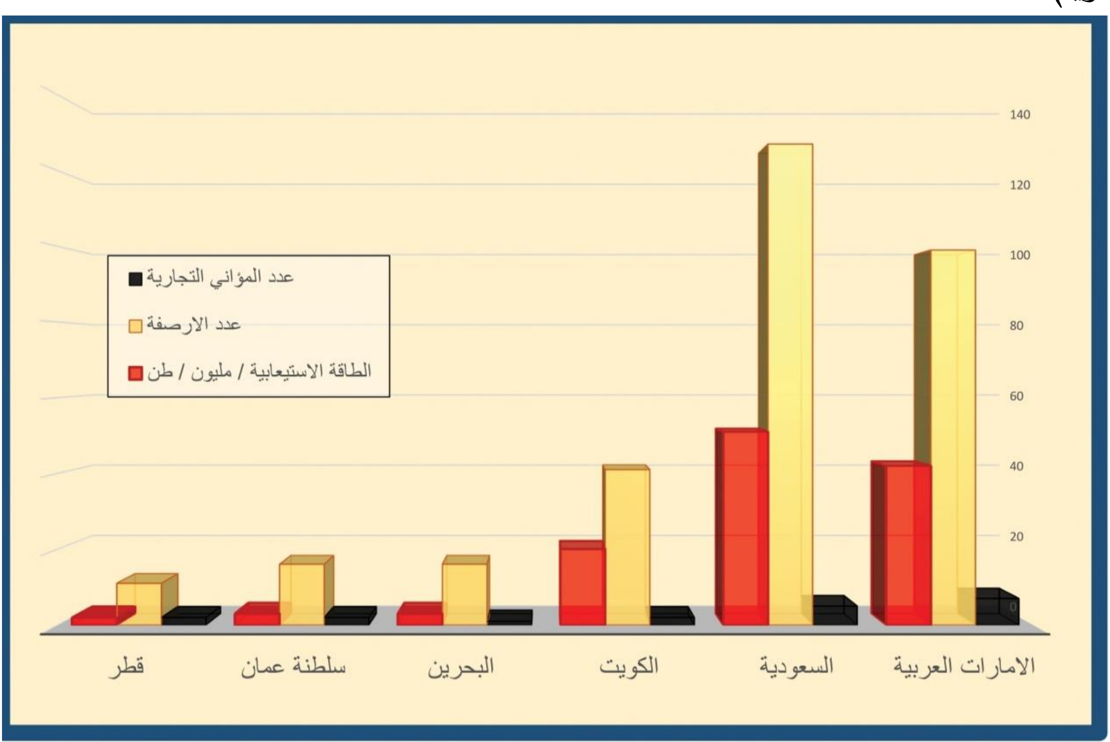
يمتاز موقع الخليج العربي جغرافياً بأهمية فائقة عن غيره من المسطحات المائية الاخرى ، وتأتي اهميته الموقعية من توسطه الاسيوي بين قارات العالم الثلاث (اسيا وافريقيا واوربا) ومن هذه الاهمية تنبع من الاهمية الاستراتيجية لمؤانئهوالتي تتوزع على ساحله الشرقي وخليج عمان وبحر العرب والساحل الشرقي للبحر الاحمر بوصفها ممرات مائية تقع معظمها في اهم مناطق انتاج النفط وتصديره عالمياً ، ومن هنا يمكن فهم الاهمية الجيوبولتكيةلدول الخليج العربي كونها المالكة للمؤانى ومصادر الطاقة على حداً سواء وقادرة على التأثير بالوضع الاقتصادي عالمياً ، تمتلك دول مجلس التعاون الخليجي اكثر من (20) ميناءاً تتوزع جغرافياً بأعلى نسبة على الساحل الشرقي للخليج العربي بلغت (67،7%) من مجموع المؤانىالخليجية تتصدرهامؤانى دولة الامارات العربية والمملكة العربية السعودية والكويت والبحرين ، فيما شكلت المؤانى الخليجية الواقعة على خليج عمان ما نسبته (9%) تتمثل بمؤانى سلطنة عمان اما بقية المؤانى الخليجية فتقع على البحر الاحمر بنسبة (12%) وبحر العرب بنسبة (9%) ينظر (جدول-1) و(**خريطة -1**).

(جدول -1) المؤاني التجارية في منطقة الخليج العربي

الدولة	عدد المؤاني التجارية	عدد الارصفة	طول الارصفة / م	الطاقة الاستيعابية / مليون / طن
الامارات العربية	7	99	20153	42
السعودية	5	127	27003	51
الكويت	2	41	8898	20
البحرين	1	16	2000	3
سلطنة عمان	3	16	2808	3
قطر	2	11	2103	2
المجموع	20	310	62165	122

المصدر: ايهاب النحراوي ،مؤانى الخليج العربي ، دار الفكر العربي ، 2007 ، ص105.

ويتضح من (جدول-1) بان المنطقة التجارية البحرية للخليج العربي منطقة غنية بالمؤنى والارصفة البحرية المؤهلة لعمليات التبادل التجاري فوجود (310) رصيف بحري تجاري وبطول (62165متر) يعكس صورة واضحة عن طبيعة التبادل التجاري لهذه الارصفة العربية ومدى قدرتها الاستيعابية لحركة الملاحة العالمية مع منطقة الخليج والتي سجلت طاقتها الاستيعابية (122 مليون طن سنوياً).



(شكل – 1) الخدمات البحرية في المؤاني التجارية في منطقة الخليج العربي



(خريطة -1)توزيع المؤانئالتجاريةفيمنطقةالخليجالعربي

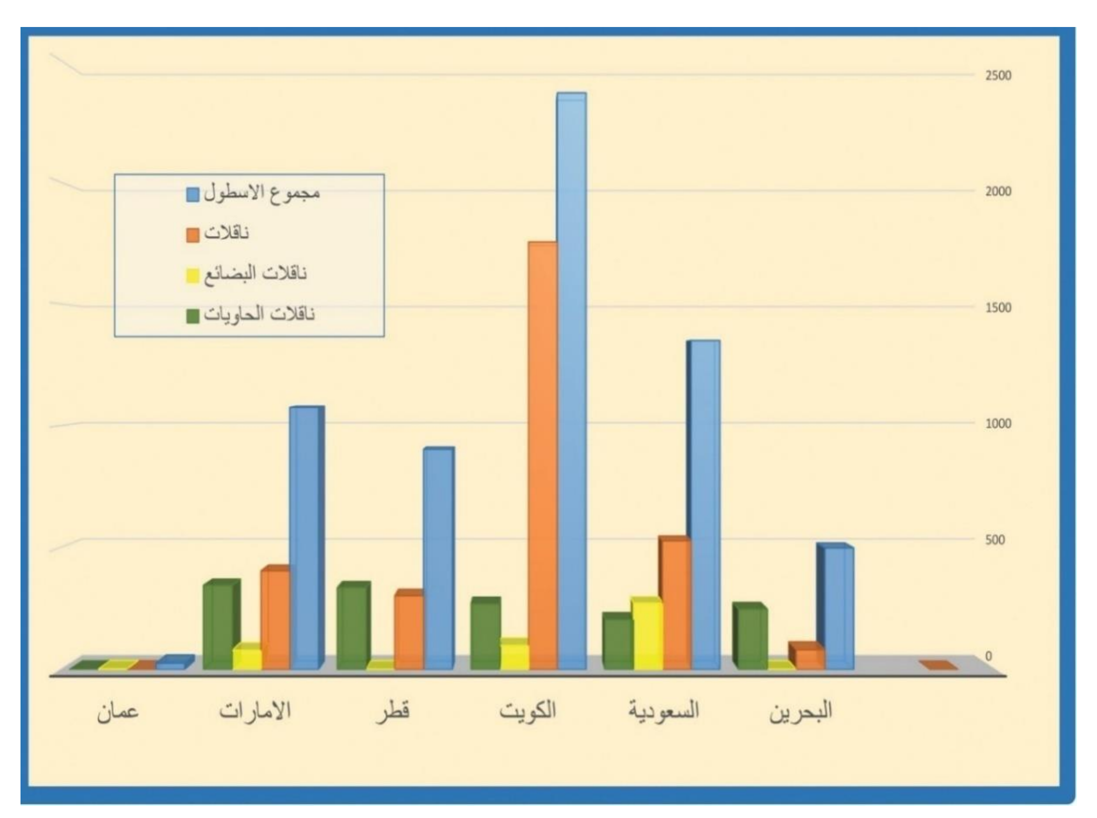
فيما تمتلك دول الخليج العربي مجموعة كبيرة من الاساطيل البحرية بلغت(6218)اسطولاً بحرياً يجوب مياه الخليج العربي فيما بلغت الناقلات البحرية المخصصة للنفط الخام (3069) ناقلة و(451) ناقلة بضائع مختلفة الاحجام و(1401) ينظر (جدول-2) ناقلة للحاويات التجارية وهذه الاساطيل البحرية المختلفة الاغراض والوظائف تحتاج الى مؤانى عالية الكفاءة قادرة على تلبية متطلباتها كافة، وتمارس المؤانى الخليجية العديد من الوظائف البحرية المختلفة يمكن الوقوف عليها بشي من التفصيل:

(جدول-2) الاسطول البحري التجاري لمؤني دول الخليج العربي لعام 2009 م

البلد	مجموع الاسطول	ناقلات النفط الخام	ناقلات البضائع	ناقلات الحاويات	اخرى
الكويت	**2366**	**1754**	**98**	**269**	**221**
السعودية	1350	527	271	204	347
الامارات	**1075**	**404**	**78**	**345**	**192**
قطر	903	302	1	335	227
البحرين	**498**	**81**	**1**	**247**	**111**

عمان	26	1	2	1	23
المجموع	6218	3069	451	1401	1121

المصدر: رصاع حياة، ص9.



(شكل-2) الاسطول البحري التجاري لمؤني دول الخليج العربي

1. وظيفة تخزين البضائع:

وتقوم بعض المؤاني الخليجية بوظيفة تخزين البضائع كوسيط بين الدول المصدرة والدول المستوردة للبضائع، ويخصص لذلك للعديد من الاماكن المعدة للتخزين والمزودة بنظام التبريد لحفظ البضائع لحين اعادة شحنها الى الدول المستوردة ويقع على راس قائمة المؤانى العربية الذي يحوي هذه الخدمات ميناء دبي الدولي في الامارات العربية الذي يعد من بين اهم عشرين ميناءاً تجارياً في العالم لأكثر تداولاً للبضائع بحسب الاحصاءات الدولية *(الانكتاد ، 2013، ص106)* .

2. وظيفة العبور (الترانزيت):

تؤدي بعض المؤانى العربية وظيفة الترانزيت للسفن التجارية والناقلات البحرية المارة بها ذهاباً واياباً والتي ترسي طلباً للتزود بالوقود والمؤن وهنا تلعب مؤانى عمان هذا الدور بفضل موقعها الاستراتيجي على بحر العرب الذي يعد أحد اهم ممرات التجارة الدولية بين اسيا وافريقيا *(ربيعة حملاوي ، 2008، ص84)* .

3. وظيفة الصيد:

وهذا النوع من المؤانى مخصص لأغراض الصيد البحري وارساء مراكب الصيد والخدمات المرتبطة بها وهنا مارست اغلب المؤانى الخليجية هذه الوظيفة نتيجة لرواج اعمال صيد الاسماك واللؤلؤ في عموم منطقة الخليج.

رابعاً: الصلات الاقتصادية الخليجية مع الدول الافريقية عبر مؤانئها

عرفت الجزيرة العربية بتجارتها منذ القدم مع مختلف بقاع العالم ، فضلاً عن بروزها كحلقة وصل بين الشرق والغرب نقلت البضائع التجارية بين مراكز والموانئ التجارية في تلك المناطق، وكانت شمال شبه جزيرة العرب هي الأبرز في مجال نقل التجارة من الهند والصين إلى موانئ البحر المتوسط وبالعكس، الأمر الذي أثرى هذه المنطقة وأدى إلى بروز ممالك مهمة فيها كمملكة الأنباط ومملكة تدمر ومملكة الحيرة *(قيس الجنابي ، 2012، ص103)* واستمرت منطقة الخليج تطلع بهذا الدور التجاري والصلة الحضارية منذ ذلك الزمن وحتى الوقت الحاضر عن طريق مؤانئها التجارية التي تربطها اقليمياً وعالمياً وعن طريقها تمر طرق التجارة العالمية وخطوطها والتي اشتهرت قديماً بتجارة التوابل والبخور والحرير مع بلاد الهند والصين ودول اسيا الوسطى ، اما اليوم فقد اتسمت تجارة النفط العربي وتصديره احد ابرز معالم هذا الطريق الحيوي ، وتلعب المؤانى العربية الدور التجاري الابرز في تأصيل العلاقات الاقتصادية لمنطقة الخليج العربي مع قارات العالم ومنها القارة الافريقية التي نالت نصيباً اقتصادياً كبيراً من هذه العلاقة وشكلت اهمية خاصة في اقتصاديات المؤانىالخليجية وهنا سوف نكتفي بدراسة العلاقات الاقتصادية للمؤانى السعودية والمؤانىالقطريةومؤاني سلطنة عمان و التي تعكس حجم التبادل التجاري والحضاري بين منطقة الخليج العربي والقارة الافريقية عبر تدفق صادرات البضائع والسلع التي تعكس طبيعة هذه العلاقة واهميتها الاستراتيجية بما يلي :

مؤانى المملكة العربية السعودية:

بعد ان اصبحت السعودية من أكبر مصدري النفط في منطقة الخليج والشرق الاوسط بعد اكتشافه لأول مرة فيها عام 1930م اتجهت المملكة الى تطوير موانئها التجارية بشكل خاص فهي تضم اليوم على أكثرمن (5) مؤانى تجارية كبيرة تقع اغلبها على الساحل الشرقي للبحر الاحمر تربط المملكة اقتصاديا بدول العالم بشكل كبير وهذه المؤانىهي:

<u>ميناء جدة الاسلامي</u>: ويقع في وسط الخط الملاحي الدولي بين الشرق والغرب على ساحل البحر الاحمر، ويعد الميناء الاكثر اهمية في اقتصاديات المملكة اذ تمر عبره قرابة (59%) من الصادرات السعودية *(ايمنالنحراوي ، 2009، ص421)* ويتمتع الميناء بخدمات بحرية تجارية عالية المستوى، وقد أسهم موقعه الجغرافي المتميز في التقارب التجاري مع الساحل الافريقي وعموم الدول الافريقية.

<u>ميناء الملك فهد الصناعي</u>: يقع هذا الميناء على ساحل البحر الاحمر شمال ميناء جدة الاسلامي بمسافة 300 كم وتمر عبره اغلب منتجات الصناعات النفطية الى جميع دول العالم ومنها الدول الافريقية والتي تصل صادراته اليها لا سيما الصناعات البتروكيماوية.

ميناء ينبع التجاري:يقع هذا الميناء التجاري على البحر الاحمر غربي ميناء جده الاسلامي وهو من المؤانى المخصص لأغراض التجارية مع اوربا وامريكا الشمالية ولكنه يرتبط علاقات سكانية مع العديد من الدول الافريقية كونه يمثل أقرب منفذ للحجاج الافارقة نحو الديار المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة.

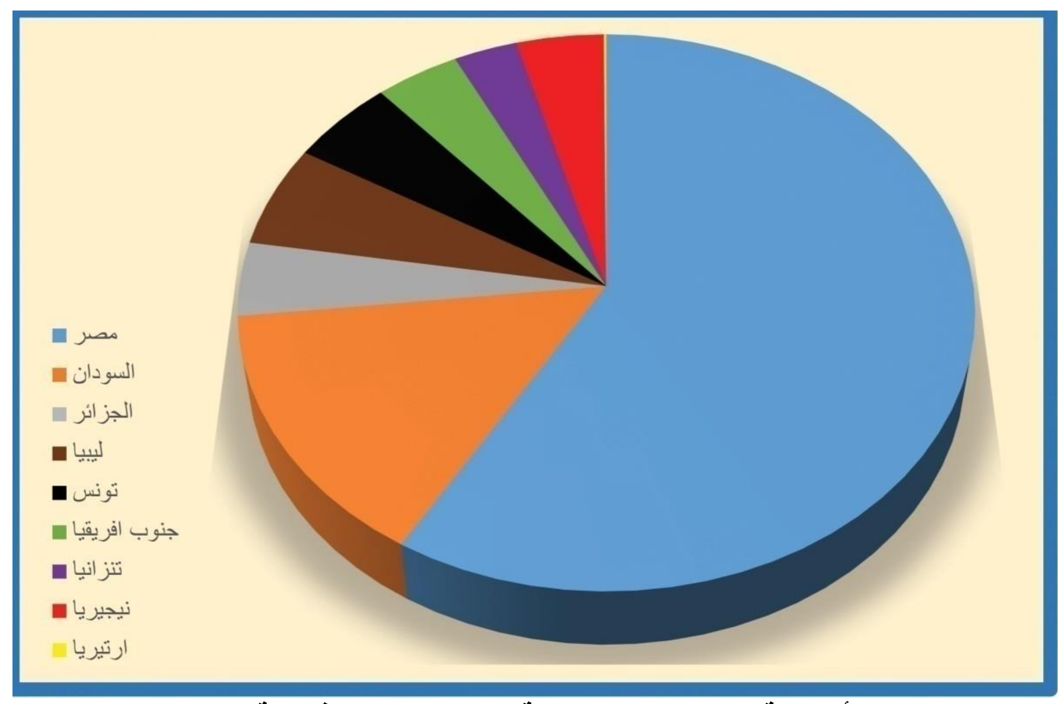
ميناء جازان: يقع على الساحل الجنوبي الغربي للبحر الاحمر على مسافة 190 ميلاً شمال مضيق باب المندب وهو من المؤانى ذات الارتباط المباشر بدول شمال افريقيا والشرق الاقصى.

ميناء الملك عبد العزيز: وهو من المؤاني الرئيسة في المملكة يقع على الساحل الشرقي للخليج العربي في الدمام، فهو بموقعه الجغرافي المتميز يمثل بوابة المملكة الاقتصادية لدخول البضائع والسلع من كافة دول العالم ويتخصص هذا الميناء لتصدير النفط السعودي وخدمة السفن الكبيرة، ويضم الميناء (29) منطقة مخصصة للخزن فقد بلغت طاقته الاستيعابية (15) مليون طن من كافة البضائع والحاويات ويدار بأحدث الطرق التكنلوجية الخاصة بنظم الملاحة *(Aldagheiri ,2010, p.3)* وتلعب هذه المؤانى التجارية للمملكة دوراً اساسياً في رسم ملامح العلاقة التجارية بينها وبين المؤاني الافريقية ويتضح ذلك جلياً من خلال قيمة الصادرات السعودية لبعض من دول القارة الافريقية التي بلغت في العام 2015 م اكثر من (1،164.6) مليون (ر.س) من حجم الصادرات الخارجية للمملكة ، ارتفعت تلك التعاملات الاقتصادية الى اكثر من (1،177.6) (ر.س)لعام 2016م (جدول -3) ويتضح من خلال هذه التعاملات الخارجية للصادرات السعودية ان القارة الأفريقية شريكاً اقتصاديا مهماً للمملكة اذ تستحوذ على ما نسبته (23%) صادرات المملكة خلال العامين المذكورين (الاشكال أ-ب).

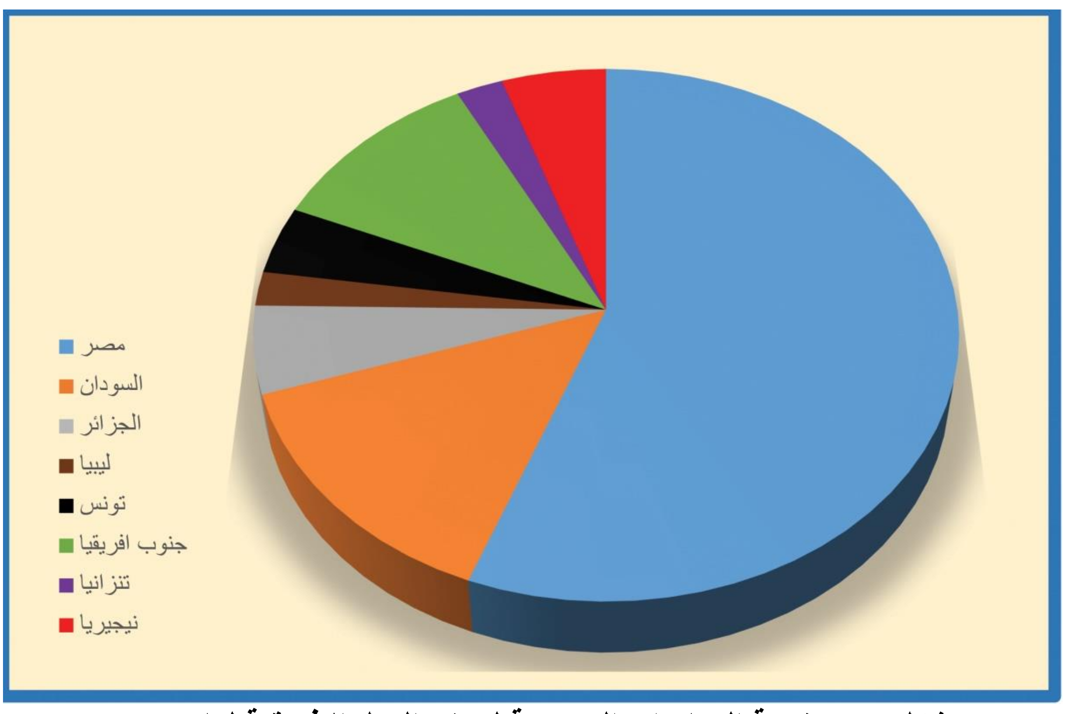
(جدول-3) الصادرات السعودية غير النفطية مع بعض الدول الافريقية (مليون ريال سعودي)

الدولة	السنة	
	2015 /مليون ريال (س)	2016/مليون ريال (س)
مصر	682.1	652.8
السودان	171.4	165.4
الجزائر	49.8	62.1
ليبيا	68.8	24.2
تونس	59.1	48.1
جنوب افريقيا	47.4	128.4
تنزانيا	35.6	27.5
نيجيريا	49.1	61.3
ارتيريا	1.3	7.8
المجموع	1،164.6	1،177.6

المصدر: General Authority For Statistics , Saudi Arabia's Non-oil Commodity Exports and Imports, march 2016 , AD. P17. *Pdf.*



(شكل – أ) نسبة الصادرات السعودية لبعض الدول الافريقية لعام 2015



(شكل – ب) نسبة الصادرات السعودية لبعض الدول الافريقية لعام 2016

موانى دولة قطر:

تمتلك قطر أكثر من ميناء تجاري ذو صفة عالمية ولها القدرة التنافسية في منطقة الخليج العربي من حيث الطاقة الاستيعابية واجمالي الخدمات البحرية التي تتميز بها وهي كالتالي:

ميناء الدوحة: وهو من المؤانى الرئيسة على صعيد دولة قطر يقع على الساحل الشرقي للخليج العربي عبر ممر ملاحي مجرف يبلغ عرضه (106) م يمتلك هذا الميناء صفة السعة والطاقة الاستيعابية الكبيرة بحيث يسمح لأكبر السفن ضخامة الارساء على ارصفته البالغة (9) ارصفة (ايمنالنحراوي، 2009، ص553) .

ميناء راس لفان: يعد هذا الميناء من أكبرالمؤاني الخليجية تصديراً للغاز الطبيعي، يقع على الخليج العربي وتبلغ مساحته الاجمالية 8،5 كم^2 ويدار هذا الميناء بأحدث تقنيات الملاحة البحرية كما يضم الميناء مراسى واسع لاستيعاب احجام السفن التجارية المختلفة.

ان دراسة طبيعة العلاقات الاقتصادية التي تربط دولة قطر بالدول الافريقية علاقة متينة وتعد على قدر كبير من الاهمية في منطقة الخليج العربي بشكل عام وتوظف دولة قطر مؤانئها التجارية لأجل التعاملات الاقتصادية مع الكثير من دول القارة الافريقية فقد بلغت قيمة الصادرات الخارجية القطرية مع دول افريقية اكثر من (314.225.026) مليون ريال قطري وهذه التعاملات لعام 2000م (جدول-4) وهذه التعاملات التجارية في تزايد مستمر من قبل الجانبين فضلاً عن الاستثمارات الاقتصادية التي اعلنتها قطر مؤخراً في القارة السمراء كونها تمثل في محطة مهمة في الاقتصاد القطري اذ ارتفع معدل الواردات القطرية من القارة الافريقية بين عامي 2010و 2012 وهي في تزايد مستمر وتحديداً بعد اعلان قطر رؤيتها التنموية 2030 التي ترى من القارة الافريقية يمكن ان يحقق بعداً تنموياً ملموساً (جدول-5)

(جدول-4) صادرات دولة قطر إلى الدول الأفريقية بالريال القطري لعام 2000م

الدولة	حجم الصادرات بالريال القطري
مالي	1.029.309
ساحل العاج	966.462
غانا	442.205
نيجيري	3.558.088
سيراليون	163.800
زمبابوي	11.959.851
مدغشقر	982.535
تنزانيا	24.945.683
كينيا	30.937.293
أثيوبيا	16.716.878
جنوب افريقيا	113.337.239
النيجر	6.332.979
مورشيوس	7.713.218
السنغال	624.950
موزمبيق	62.231.934
أريتيريا	4.444.088
ريونيون	745.290
السودان	5.387.402
دول افريقية اخرى	21.705.822
اجمالي الصادرات	314.225.026

المصدر: البشير، ص122.

(جدول-5) اجمالي واردات قطر (%) من وجهات مختلفة من العالم للعامين 2010-2012

البلد	اجمالي الواردات لعام 2010	اجمالي الواردات لعام 2012
افريقيا	1،8	1،6
شمال افريقيا	2،1	1،2
اسيا	30،5	33،9
الصين	9،1	9،8
اليابان	7،5	8،2

المصدر: MAPPING GCC FOREIGN POLICY RESOURCES, RECIPIENTS AND REGIONAL EFFECTS , Collected Papers | Volume 3 | October 2015 .

مؤاني سلطنة عمان:

تضم سلطة عمان العديد من المؤاني الدولية والبالغ عددها(7) مؤاني تقع جميعها الى سواحل بحر العرب وخليج عمان ونذكر اهمها:-

ميناء السلطان قابوس: انشاء هذا الميناء عام 1974 في المنطقة الواقعة شمال مدينة مطرح على بعد ميل بحري واحد غرب العاصمة مسقط ، وجنوب مضيق هرمز الدولي بحوالي 370كم بالقرب من رأس الكاب ، مما يجعله يحتل موقعاً جغرافياً تجارياً في مدخل منطقة الخليج العربي ومطل على طرق التجارة العالمية ، بلغت مساحته الكلية 26كم^2 وبعمق بحري بلغ 13متر وبرصيف تجاري طوله 2592متر*(اتحاد المؤاني العربية ،2014،ص23)* .

ميناء صلالة: يعد هذا الميناء من اهم المؤاني العمانية وثاني اهم المؤاني الخليجية بعد ميناء دبي الدولي ، يقع في الجهة الجنوبية من السلطنة على بعد 1000كم جنوب العاصمة مسقط ، تم انشاءه عام 1976م وكتمل العمل به عام 1998م يمتاز هذا الميناء بموقع تجاري فريد من نوعه مما جعله يمثل عقدة نقل بحرية في غاية الأهمية لمختلف الحاويات ذات الحمولات الكبيرة ويضم الميناء على المنطقة التجارية الحرة للحاويات ، يدار من قبل الحكومة العمانية وشركة الملاحة الدنماركية.

ميناء صحار : من ابرز المؤاني التجارية في السلطنة يقع في ولاية صحار التي تقع في الجهة الشمالية من السلطنة ، ويقع الميناء على بحر العرب في منتصف الطريق بين دبي ومسقط وهو من ابرز المؤاني التجارية في منطقة الخليج تبلغ مساحته الاجمالية اكثر من 20كم^2 ، ويدار هذا الميناء بشكل مشترك بين الحكومة العمانية وميناء روتردام الهولندي ، وتأتي أهميته من موقعه الجغرافي المتميز الذي يربط قارات العالم الثلاث مما يتيح له سهولة الوصول من قبل حركة الملاحة الدولية دون حواجز او مضايق تذكر مما يجعله يستقبل اكثر من (3000) ناقلة بحرية كبيرة الحمولة سنوياً كما انه يمتاز بتعدد الوظائف التجارية كالتخزين والتفريغ والتحميل والترانزيت *(SOHAR Port, 2017,19)* وتمتاز المؤاني العمانية بموقعها الجغرافي المتميز كونها تقع على طرق التجارة الدولية ومساراتها البحرية والتي تمتاز بربط الشرق بالغرب عبر قارات العالم القديم اسيا واوربا وافريقيا وهي بذلك تهيمن على طرق التجارة الدولية *(Anna,2014,193)* وقد ساهم موقع المؤانيالعمانية على اهم

طرق التجارة العالمية في تطور حركة العلاقات الاقتصادية مع مختلف دول العالم ومنها القارة الافريقية التي امتازت بعلاقات اقتصادية مع المؤاني العمانية (جدول-6) ويتضح من البيانات المتاحة ان المؤاني العمانية ترتبط بعلاقات اقتصادية ومعدل نمو عالمي لتجارتها مع القارة الافريقية بمختلف دولها يصل معدله الى (2،2%) من اجمالي التبادلات التجارية بين الجانبين وتشترك اغلب مؤاني السلطنة في رسم افق هذه العلاقة وتأصيل طبيعتها الاقتصادية بين الجانبين.

(جدول-6) النمو الاقتصادي للمؤاني العمانية مع دول العالم (%)

القارة	1990	2001	2003	2005	2015
دول الشرق الأدنى	3.4	3.2	3.3	3.5	4.3
قارة اسيا	5.2	4.9	5.4	5.4	5.4
قارة افريقيا	2.3	3.2	2.8	3.5	2.2

المصدر: National Ports Development Strategy Study in the Sultanate of Oman ,p7-29.

خامساً:مستقبل العلاقات الخليجية الافريقية في ظل التطورات الاقتصادية المعاصرة

تتمتع منطقة الخليج العربي والقارة الافريقية بتاريخ طويل من العلاقات والتفاعل الحضاري وقد تطورت قضية العلاقات بين الجانبين الى مستويات ابعد مما كانت علية ابان القرن الماضي وبالخصوص بعد ظهور البترول العربي عالمياً على الساحة الاقتصادية وبدأ يشكل عصب الحياة المعاصرة مما اشتدت مظاهر العلاقة كون اغلب دول الخليج العربي مصدرة للنفط بنسبة تصل الى أكثر من (65%) من امدادات النفط العالمي يخرج منها وتتربع على عرش الإنتاج لغاية العام 2080م وتلعب دول الخليج العربي دوراً مهما في عمليات التنمية والامن والسلام في الكثير من دول القارة الافريقية وقد اتضحت معالم هذا الدور في اعمال القمة العربية الافريقية الثالثة المنعقدة في الكويت عام 2013م والتي تمخض عنها وضع الية لحل النزاعات المسلحة في القارة الافريقية عن طريق مذكرة التفاهم (MOU) الموقعة بين الجانبين *(Lidet9,2016,)*وهنا يمكن رسم رؤية مستقبلية لتطور حجم العلاقات الخليجية – الافريقية من خلال الوقوف على بعض المؤشرات أهمها :-

1. تزايد الاهتمام الدولي بمنطقة الخليج

يتزايد الاهتمام الإقليمي والدولي لمنطقة الخليج العربي بشكل عام ودول مجلس التعاون الخليجي بشكل خاص لما تمثله هذه البقعة الجغرافية من أهمية حيوية في مجال الطاقة والموارد الطبيعية والمجال الجيوسياسي والتنافس الدولي على بناء علاقات متينة مع مختلف دول المنطقة التي باتت تجذب اغلب الاستثمارات التجارية في مجالات متعددة من مختلف جهات العالم لاسيما الشركات الامريكية وشركات النادي الأوربي والصين واليابان كقوى اقتصادية تحكم السوق العالمية بامتياز ، ومن هنا فان دول القارة السمراء مدركة تماماً حجم هذه الحقيقة الاقتصادية التي تتمتع بها منطقة الخليجعالمياً ، لذا

اخذت الكثير من دول شمال افريقيا وجنوبها حذو الدول العظمى في ابرام العلاقات المتعددة الوجهة مع دول الخليج بالتحديد مع الامارات العربية المتحدة وقطر والسعودية كونها تمتلك رؤوس أموال طائلة .

2. وجود فرص زراعية واعدة في افريقيا

تمثل القارة الافريقية فرص اقتصادية واعدة في استراتيجيات الدول العظمى لافتقارها لوسائل التكنلوجيا الحديثة ورؤوس أموال كافية قادرة على تنمية موارد القارة واستثمارها وطنياً لا سيما في قطاع الزراعة والاستثمار الزراعي لما تحتويه معظم دول القارة من أراضي زراعية خصبة مع توفر مصادر للمياه مناسبة فضلا عن رخص الايدي العاملة المدربة كل هذه المؤشرات التنموية تجعل غالبية دول الخليج وشركاتها خوض غمار تجربة الاستثمار الزراعي في الكثير من الدول الافريقية كمصر والسودان والنيجر ومناطق جنوب شرق القارة الافريقية التي تتصف بالأنشطة الزراعية ، مما يتيح المجال واسعاً امام لاستثمارات الخليجية في قطاع الزراعة والثروة الحيوانية .

3. الثروات الاقتصادية غير المكتشفة في افريقيا

تشير التقارير الاقتصادية الدولية عن اكتشاف الكثير من المعادن الثمينة في افريقيا وبكميات مريحة للاستكشاف والتنقيب الاقتصادي كالذهب والماس واليورانيوم والبلاتين الذي يصل انتاج القارة منه الى أكثر من 80% عالمياً وبعض الخامات النادرة أمثال البوكسيت والكوبالت والفوسفات الصخري ووجود النفط في الغابون وغينيا الاستوائية ونيجريا وغيرها في أقاليم جغرافية غنية مثل حوض الكونغو والنيجر والسنغال والتي تمثل فرص اقتصادية واعدة للكثير من دول العالم ومنها دول الخليج العربي التي تحاول هي الأخرى تنويع مصادر ريعها النفطي من جانب ، وادراكها بقرب موعد نضوب البترول من جانب اخر الامر الذي يدفع الكثير من الاقتصاديات الخليجية التوجه نحو الاستثمار في القارة الافريقية أمثال المملكة العربية السعودية والامارات والكويت التي بدأت توجه مستثمري القطاع الخاص نحو القارة الافريقية ، كل هذه الحقائق والمؤشرات وغيرها من الدوافع التي تجعل من ملف العلاقات الخليجية – الافريقية يتطور بشكل سريع في ظل تسارع الاحداث والفرص الاقتصادية عالمياً.

خلاصةالدراسةواستنتاجاتها:

انتهتالنتائجالعامةللدراسةالىهناك علاقات متينة بين دول الخليج العربي وعموم دول القارة الافريقية منذ وقت ليس بالقريب ، فقد توافرت الكثير من الأسباب التاريخية والجغرافية والاثنية والاقتصادية المشتركة التي جعلت من ملف العلاقات بين الجانبين يتسارع مع الوقت ، وهنا لعبت المؤاني الخليجية الدور

الأكبر في رسم اطر هذه العلاقات المتبادلة وترسيخها في خارطة الجغرافية السياسية لكلا منهما ، فالأهمية الاستراتيجية التي تتمتع بها منطقة الخليج العربي بوصفها اهم مناطق العالم في امدادات الطاقة وبث روح الحياة في جسد الاقتصاد العالمي بشكل مستمر جعل منها منطقة حيوية تضم رؤوس أموال عالمية و جاذبة للخبرات والتكنلوجيا الحديثة مما حدى بالدول الافريقية ان تصبوا الى تحقيق علاقات اقتصادية متينة للاستفادة من الفرص الاقتصادية المتاحة في منطقة الخليج من ناحية ، والتوجه الاقتصادي الخليجي الذي ظهر مؤخراً نحو استثمار الفرص الاقتصادية في القارة الافريقية ومواردها البكر نشط من عمل المؤاني الخليجية الى اكثر من أي وقت مضى ، وقد برزت المؤاني الإماراتية والسعودية والعمانية في مقدمة المؤاني الخليجية ذات الترابط الأكبر مع الاقتصاد الافريقي بكل انواعه واتجاهاته المكانية .

قائمة المراجع :

1. اتحادالمؤانيالبحريةالعربية:علىالموقعالالكتروني http://www.aspf.org.eg/ar/directory/default/view
2. الانكتاد (2013) ***تقريراستعراضالنقلالمائي***،مؤتمرالاممالمتحدةللتجارةوالتنمية،الاممالمتحدة،نيويورك،علىالرابط http:// unctad.org
3. انورعبدالعليم (1990) الملاحةوعلومالبحارعندالعرب،مجلةعالمالمعرفة،العدد 13،المجلسالوطنيللثقافةوالفنونوالآداب،الكويت.
4. ايمننحراوي (2009) المؤانئالبحريةالعربية،دارالفكرالعربي،الاسكندرية،جمهوريةمصرالعربية .
5. ايهابالنحراوي(2007)مؤانئالخليجالعربي،دارالفكرالعربي،بيروت .
6. باسيلدافيدسون (بدونتاريخ) ،افريقياالقديمةتكتشفمنجديد،ترجمةنبيلبدر،سعدزغلول،الدارالقوميةللطباعةوالنشر،القاهرة .
7. بنيانسعودتركي (2012) العربالعمانيونوتجارةالعاجفيشرقافريقيافيالنصفالثانيمنالقرنالتاسععشر الميلادي (1840-1890م) المجلةالعربيةللعلومالانسانية،العدد 120 السنة 30،يصدرهامجلسالنشر العلميفيالكويت.
8. ج. ج،لوريمر (1934) دليلالخليج،القسمالجغرافي،ج 4،الدوحة،قطر.
9. حياةرصاع (2013) أثرالتطوراتالعالميةالراهنةعلىصناعةالنقلالبحريالعربيومدىالتكييفمعها،رسالةماجستيرمقدمةالى كليةالعلومالاقتصاديةفيجامعةوهران،الجزائر.
10. ربيعةحملاوي (2008) مردوديةالمؤسساتالمينائية (دراسةحالةمؤسسةميناءالجزائر) اطروحةدكتوراهمقدمةالىكليةالعلومالاقتصادية،جامعةالجزائر.
11. عبدالسلامالفاتح (1989)،التعاونالعربي – الافريقي: التجربةوالافاقالمستقبلية،مجلةدراساتافريقية،العددالرابع،المركزالاسلاميالافريقيفيالخرطوم،السودان.

12. عبداللهبشــير الفكي (2004)،العلاقاتالخليجيةالافريقيةفيالنصفالثانيمنالقرنالعشرينمعالتركيز علىدولةقطر،رسـالةماجستير،كليةالآداب،جامعةالخرطوم،السودان.
13. عبداللهعبدالعزيزصــــــــــــــــــــــر عاوي (1989) ،حولالعلاقاتالعربيــــــــــــــــة – الافريقية،مجلةالمؤرخالعربي،العــدد 39 ،السنةالخامسةعشرة،الامانةالعامةلاتحادالمؤرخينالعرب،بغداد .
14. قيســحاتمهانيالجنابي (2012) الصلاتالتجاريةبينشمالشبهجزيرةالعربوالهندمنالقرنالأولحتىالقرنالسادسالميلادي،مجلةكليةالتربيةالاساسية،العدد 7،تصدرهاجامعةبابل،جمهوريةالعراق.
15. مدثرعبــــــــــــــــــدالرحيمطيب (1990)،التعاونالعربيــــــــــــــالافريقي: جذورهوابعادهومشـــكلاته،مجلةالمؤرخالعربي،العدد 43،السنةالخامسةعشرة،الامانةالعامةلاتحادالمؤرخينالعرب،بغداد.
16. محمداحمدقـــــــــــداد*(2009)واقعالعلاقاتالافريقيةفيظلسياساتالتنافســــــــــــــالدولي (1991-2006)*مجلةدراساتللعلومالانســـــــــــــــــــــــــــــــــــانيةوالاجتماعية،المجلد 36 ,تصدرعنعمادةالبحثالعلميفيالجامعةالاردنية،عمان .
17. ميخمينفيكتورليونوفيتش*(2009)حلفالقواسموسياسةبريطانيافيالخليجالعربيفيالقرنالثامنعشروالنصفالاولمنالقرنالتاسععشــر*،ترجمة:سميرنجمسطاس،منشـوراتمركزجمعةالماجدللثقافةوالتراث، ط1 ،الاماراتالعربيةالمتحدة .
18. مصطفىعبدالقادرنجار*(1983)الملاحةالبحريةفيالخليجالعربي*،مجلةالعلومالاجتماعية،العددالاول،السنةالحاديةعشرة، جامعةالكويت.
19. يحيى حمود حسن، احمد صدام عبد الصاحب *(2008)دور تطورات ميناء صلالة في نمو وتجارة إعادة الصادرات في عمان*، مجلة الخليج العربي، مجلد 36، الكويت، العدد (1-2).

19. Anna Stalinska**(2014)**Integration of Oman Ports into Global SupplyChainscase of Duqm Port , Global Advanced Research Journal of Management and Business Studies (ISSN: 2315-5086) Vol. 3(5)Available online http://garj.org/garjmbs/index.htm.

20. General Authority For Statistics**(2016)**, Saudi Arabia's Non-oil Commodity Exports and Imports, march, AD. P17. *Pdf* .
21. J. Gros Didier de Matous**(1969)** les régimes administratives et financier des ports maritimes »R.Pichonet R. Durand-Auzias- Paris.
22.LidetTadesseShiferaw**(2016)** " The Role of Gulf States in Peace andSecurity andDevelopment in Sub-Saharan Africa " IAI WORKING PAPERS 16 | 19 – AUGUST: www.iai.it .
23.*M*ohammed Aldagheiri**(2010)** "The Economic Importance of the Saudi Arabian Ports " 12th WCTR, July 11-15, 2010 – Lisbon, Portugal .p 3. *Bdf*
24.*Mapping GCCForelghpolicy Resources**(2015)**, ReciplentsandReglonlEffects , Collected Papers | Volume3| October , www.flickr.com/people/fran001.*
25.SOHAR Port Information Guide, **(2017)**Info@soharportandfreezone.com, www.soharportandfreezone.com .

26.Yaw Nyarko&SilvanaMelitsko**(2010)**Afrlca and The Arab Gulf: A new Economic and Political Alliance, Journal of African Development Spring 2010- Volume 12 -1.